IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 3)
z dnia 18 grudnia 2019 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 3)

18 grudnia 2019 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 43).

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Adam Bandosz** wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Marcin Trela** dyrektor Departamentu Obsługi Prawnej Urzędu Transportu Kolejowego, **Izabela Walińska-Trzewik** dyrektor Biura Obrotu Nieruchomościami PKP S.A. wraz ze współpracownikami, **Ireneusz Merchel** prezes zarządu PKP PLK S.A. wraz ze współpracownikami, **Jarosław Lipiński** prezes Pomorskiego Towarzystwa Miłośników Kolei Żelaznych wraz ze współpracownikami, **Michał Litwin** dyrektor generalny Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych, **Jakub Majewski** prezes Fundacji ProKolej, **Leszek Miętek** prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, **Aleksander Motyka** przewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP wraz ze współpracownikami, **Piotr Nowicki** prezes Piaseczyńsko-Grójeckiego Towarzystwa Kolei Wąskotorowej, **Bartłomiej Zydel** ekspert Związku Powiatów Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Marcin Mykietyński, Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Łukasz Grabarczyk, Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry, witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów, witam serdecznie pana ministra Andrzeja Bittela wraz ze współpracownikami, wszystkich zaproszonych gości oraz przedstawicieli strony społecznej. Stwierdzam kworum.

Jak doskonale państwo wiedzą, przedmiotem dzisiejszego posiedzenia jest rozpatrzenie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 43). Czy zgłaszają państwo uwagi do porządku dziennego? Nie widzę, w związku z czym przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Sejm, po przeprowadzeniu pierwszego czytania na swoim 2. posiedzeniu w dniu 12 grudnia, skierował rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw do Komisji Infrastruktury do szczegółowego rozpatrzenia. Stwierdzam, że nie zgłoszono wniosku o wysłuchanie publiczne, dlatego od razu przystąpimy do rozpatrzenia projektu, chyba że wspomniany wniosek zostanie zgłoszony z sali. Nie widzę.

Czy pan minister chciałby zabrać głos odnośnie do przedmiotowego projektu ustawy?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, chciałem tylko powiedzieć, że jest projektowana zmiana artykułów w Kodeksie postępowania cywilnego i że to był zaszczyt i honor wypowiedzieć się na posiedzeniu plenarnym, gdzie – wydaje mi się – dość szeroko przedstawiłem meritum sprawy. Wydaje się, że na tym etapie jest to wyczerpujące i wystarczające. Jeśli przeszlibyśmy teraz do rozważania konkretnych artykułów i zapisów, to byłbym wdzięczny za przyjęcie takiego trybu postępowania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie, panie ministrze. Prezydium ma następującą propozycję rozpatrywania projektu ustawy: najpierw pierwszy artykuł zmianami, z racji tego, że tam jest tych zmian najwięcej, a później byśmy już rozpatrywali poszczególne artykułu projektu. Czy są uwagi odnośnie do takiego trybu procedowania? Nie dostrzegam, w związku z czym przechodzimy do rozpatrywania projektu z druku nr 43.

Czy są wnioski odnośnie do tytułu ustawy? Nie widzę. Stwierdzam, że tytuł został rozpatrzony przez Komisję. Czy są wnioski odnośnie do art. 1, pierwszej zmiany? Nie ma. Czy są wnioski do drugiej zmiany? Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Dziękuję, panie przewodniczący. Jeszcze krótka uwaga do zmiany pierwszej rozpatrywanego projektu. Chcielibyśmy zauważyć pewną niezręczność. Rozumiemy sens odpowiedniego stosowania przepisów, które jest przewidziane. Rozdział 2b będzie odpowiednio stosowany do linii tramwajowych, ale zwracamy uwagę, że niektóre przepisy rozdziału 2b nie będą stosowane odpowiednio, a będą stosowane wprost, np. art. 9ac ust. 5 i 6. Rozumiemy też, że wymienianie w tym momencie wszystkich artykułów czy ustępów, które byłyby stosowane wprost, a które odpowiednio, mijałoby się z logiką. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy strona rządowa chce się w jakiś sposób odnieść do tej uwagi?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Tylko w tym sensie, że sformułowanie tego przepisu uważamy za trafne i je podtrzymujemy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pan poseł Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Przy okazji propozycji Biura Legislacyjnego mam prośbę do Komisji, aby Wysoka Komisja generalnie upoważniła Biuro Legislacyjne do naniesienia wszystkich drobnych zmian redakcyjnych w tekście. Zróbmy to na początku posiedzenia, żebyśmy później przez przypadek tego nie przeoczyli. Dajmy to upoważnienie naszym legislatorom już teraz, choćby na kanwie uwagi dotyczącej art. 1, zmiany pierwszej.

Czy są jakieś inne głosy w tej sprawie? Jeśli nie ma, to myślę, że możemy przyjąć, iż Komisja upoważniła w tej materii Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Dziękujemy bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy są jakieś uwagi do zmiany drugiej? Nie widzę. Czy są uwagi do zmiany trzeciej? Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Do zmiany trzeciej zgłaszamy tylko drobną poprawkę, panie przewodniczący. W lit. a, zgodnie z którą pkt 1 otrzymuje brzmienie itd., proponujemy w dodawanej lit. b na samym końcu, zamiast wyrazów: „o którym mowa w art. 9q ust. 1 pkt. 6 i 8”, wprowadzić wyrazy: „o którym mowa w art. 9q ust. 1 pkt 6 i art. 9s ust. 9”. Mamy tutaj do czynienia z kaskadowym odesłaniem i dlatego proponujemy odesłać do art. 9s ust. 9. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Czy są uwagi do zmiany nr 4? Nie widzę. Czy do zmiany nr 5 są uwagi? Nie widzę.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Jest, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Do zmiany nr 5?

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Tak.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Przepraszam, pomyliłem się.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy do zmiany nr 6 są uwagi? Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Drobna uwaga do zmiany nr 5, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Przeszliśmy już zmianę nr 5.

Legislator Mariusz Przerwa:

Ale uwaga dotyczy też klasyfikacji innych przepisów.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze, proszę.

Legislator Mariusz Przerwa:

W lit. c w ust. 11 mamy takie sformułowanie: „Do ustalenia odszkodowań, o których mowa w ust. 9, stosuje się art. 9y". Proponujemy tutaj oraz analogicznie w kilku innych przepisach, o których nie będę teraz mówił, żeby użyć sformułowania: „stosuje się przepisy art. 9y ust. 3 i 4". Poprosiłbym o upoważnienie i konsekwentnie wprowadzimy tę poprawkę odpowiednich przepisach.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Macie państwo takie upoważnienie. Czy do zmiany nr 6 są uwagi? Proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Panie przewodniczący, mam jeszcze uwagę do zmiany nr 5 lit. b. Jeżeli mogę zadać pytanie panu ministrowi, to byłbym zobowiązany.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Bardzo dziękuję. Panie ministrze, wprowadzany jest tutaj zapis dotyczący terminu ustalenia odszkodowania przez wojewodę. Termin ten jest określony na czas nie dłuższy niż 180 dni. W tym momencie wydaje się, że ogólne przepisy są bardziej korzystne dla osób, które są w tym procesie pozbawiane własności. W związku z tym pytanie: skąd akurat ten termin został przez ministerstwo przyjęty? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy pan minister chce się do tego odnieść?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Tak, oczywiście. To jest przepis, który zakreśla nam końcowy termin maksymalny, ostateczny. Decyzja może być wydana wcześniej. Proszę zwrócić uwagę, że w tej chwili każde takie postępowanie może się potoczyć na zasadzie przedłużenia ze względu na szczególne okoliczności i trudności związane z postępowaniem. Takie przedłużanie może się dokonywać kilkukrotnie i w związku z tym nie ma terminu. Dlatego proponowany termin z całą pewnością ograniczy długość takiego postępowania, co nie oznacza, że wojewoda będzie wydawał... Zakładam, że nie będzie wydawał decyzji w 179. dniu, tylko wyda ją jak najszybciej, bo taka jest zasada działania Kodeksu postępowania administracyjnego – działać sprawnie, budując zaufanie do organów administracji publicznej. Niemniej jednak uznaliśmy, że należy jakiś termin zakreślić.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Proszę, panie pośle.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, Wysoka Komisjo, jednak wydawało się, że jakieś specjalne ratio legis stoi za tą zmianą, że ten termin jest tak długi. 180 dni to dla obywateli, którzy są pozbawiani swojego majątku, okres bardzo długi. W związku z tym pozwolę sobie złożyć poprawkę ograniczającą ten czas do 90 dni, czyli o połowę. Biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia podmiotowej relacji pomiędzy urzędem wojewody a osobą wywłaszczaną, 90 dni wydaje się wystarczającym okresem do tego, żeby wszystkie decyzje, wszystkie prace w urzędzie wojewody przebiegły sprawnie. 90 dni to są trzy miesiące. To naprawdę bardzo dużo, bardzo długi okres, żeby wszystkim powinnościom uczynić zadość. Dlatego proszę o przyjęcie poprawki skracającej czas i upodmiotawiającej obywateli. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy pan poseł ma tę poprawkę na piśmie?

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Tak.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Poproszę o zabranie głosu panią poseł Gill-Piątek.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Lewica):

Serdecznie przepraszam za przegapienie pkt 4. Czy mogłabym jeszcze wrócić do tego punktu i zaproponować zmianę zapisu?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jeśli nie będzie sprzeciwu ze strony któregoś z członków Komisji, to oczywiście.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Lewica):

Tutaj chyba chodzi o rzecz niebudzącą…

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Przepraszam, pani poseł. Pan minister, zdaje się, ma rację. Najpierw rozpatrzymy tę poprawkę i wrócimy do pkt 4.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Lewica):

Dobrze, dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Ja oczywiście też jestem zwolennikiem jak najsprawniejszego działania organów administracji publicznej, w tym państwowej. Niemniej jednak zwracam uwagę, że 90 dni może być zbyt szczupłym terminem decyzji, aby przeprowadzić postępowanie odszkodowawcze w związku z koniecznością uzyskania wielu różnych dokumentów na tym etapie, choćby wyceny nieruchomości. Naszym zdaniem termin 180 dni jest terminem bezpiecznym, wiadomym i znanym, do którego można się dostosować. Organ ma oczywiście za zadanie wydać decyzję jak najszybciej. Po wydaniu decyzji, jeżeli są związane z nią kontrowersje, to jest prawo – wpisywane w ten projekt – wystąpienia z wnioskiem o zaliczkę. Potem należy czekać spokojnie na ostateczne rozstrzygniecie co do wysokości decyzji odszkodowawczej, posiadając już wcześniej pokaźną kwotę wynikającą z zaliczki, pokaźną w relacji do ostatecznej wyceny.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pan przewodniczący Polaczek, proszę bardzo.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Chciałbym jeszcze dać słowo komentarza panu posłowi Suchoniowi, bo – jak rozumiem – będziemy za chwilę głosować nad pana poprawką. W zmianie szóstej ma pan poseł relację tego całego procesu odszkodowawczego, w którym osoba uprawniona może w czasie 180 dni oczekiwania na decyzję ostateczną uzyskać zaliczkę w wysokości 70%. To jest jakby komentarz do pana wniosku. Jak rozumiem, stanowisko rządu wobec tej poprawki jest negatywne. Czy tak, panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Doprecyzowując i stawiając kropkę – tak.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo mi miło, to chciałem usłyszeć.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Przed głosowaniem ostatni głos dotyczący tej kwestii, pani poseł Sibińska, proszę bardzo.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie ministrze, panie przewodniczący, 180 dni jest na wydanie decyzji. W tym czasie nikt nie może o zaliczkę wystąpić. Z wypowiedzi pana przewodniczącego Polaczka można wywnioskować, że jeszcze będzie się decyzja uprawomocniała i dopiero wtedy można wystąpić o zaliczkę, a więc to są kolejne dni. To nie jest zatem tak, jak pan powiedział, panie ministrze, że można wystąpić o zaliczkę w międzyczasie. Nie – 180 dni jest na wydanie decyzji i dopiero potem można występować o zaliczkę, którą dostaniemy bądź nie, która dopiero wtedy będzie rozpatrzona. Poprawka pana posła Suchonia wydaje się bardzo uzasadniona.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jeszcze tylko oddam głos pani poseł i następnie pan minister będzie mógł się odnieść do przedstawionych uwag.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

Chciałabym tylko zwrócić uwagę, że w ustępie o wysokości odszkodowania jest ta zmiana, natomiast zostaje w ustawie art. 9y ust. 2, który ma brzmienie: „Wysokość odszkodowania ustala wojewoda w drodze decyzji w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna”. Wydaje mi się, że jeżeli chcemy mieć porządną ustawę, to należałoby to skasować. Bardzo przepraszam, ale nie przygotowałam tej poprawki na piśmie. Chcę jednak zwrócić uwagę na fakt, iż powinno się wykasować ust. 2 z art. 9y obowiązującej w tej chwili ustawy. Projekt tego nie zakłada. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Proszę bardzo, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Tak od końca. 180 dni dotyczy ograniczenia prawa własności, a nie jego odebrania. Proszę zwrócić na to uwagę. To jest inna sytuacja. Druga uwaga jest taka, że decyzja jest wydana i wtedy można zgłosić wniosek o wypłacenie zaliczki. Nie trzeba uzyskać decyzji ostatecznej, czyli tej, która jest zweryfikowana. Jeżeli ktoś… Konstrukcja zaliczki jest do decyzji, która nie jest ostateczna. Innymi słowy jeżeli ktoś odwołuje się od decyzji i mówi: „Przepraszam bardzo, ale wycena mojej nieruchomości jest za niska”, to się odwołuje od decyzji odszkodowawczej. W związku z tym ona nie jest ostateczna, co oznacza, że nie może być wypłacona kwota, chyba że ktoś złoży wniosek o zaliczkę. Taka jest konstrukcja. Proszę się wczytać, bo tak to jest sformułowane w tych przepisach, a 30 dni dotyczy decyzji wywłaszczeniowej z własności, a nie ograniczenia własności.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Przystępujemy do rozpatrzenia poprawki pierwszej w art. 1. Dotyczy ona zmiany piątej lit. b. Treść poprawki jest następująca: po ust. 10 dodaje się ust. 10a w brzmieniu: „10a. Wysokość odszkodowania, o którym mowa w ust. 9, ustala wojewoda w drodze decyzji w terminie nie dłuższym niż 90 dni od dnia, w którym decy-

zja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna". To jest poprawka pana posła Suchonia.

Kto jest za przyjęciem tej poprawki? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał od głosu?

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

11 głosów za, 14 głosów przeciw, brak wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Poprawka nie uzyskała akceptacji. Treść tego przepisu pozostaje bez zmian. Jeśli chodzi o wniosek pani poseł z Lewicy, to informuję, że w dalszym toku prac legislacyjnych będzie możliwość złożenia poprawki, o której pani mówiła.

Czy są uwagi do zmiany szóstej?

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Jeszcze pani poseł Gill chciała wrócić do pkt 4.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Przepraszam, rzeczywiście. Bardzo proszę.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Lewica):

Jeżeli Wysoka Komisja pozwoli, to chciałabym wprowadzić zmianę w art. 1 pkt 4 w lit. b. Tutaj jest taki punkt zmieniający pkt 6…

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

W art. 9q ust. 1 zmiana czwarta, a nie art. 4, czy tak?

Poseł Hanna Gill-Piątek (Lewica):

Tak. Chodzi o dodanie na końcu pkt 6c następującego rozszerzenia: „w przypadku linii tramwajowej również ograniczeń, o których mowa w art. 124c ust. 5 pkt 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami". Chodzi o to, że proponowana poprawka spowoduje umożliwienie kotwienia trakcji tramwajowej na budynkach. W tej chwili jest to bardzo utrudnione i samorządy wydają bardzo dużo pieniędzy na lasy słupów, które psują pejzaż kulturowy centrów miast. Przy modernizacji linii tramwajowych zdejmuje się tę trakcję z budynków, a potem już nie ma powrotu. Nie ma przepisów, które pozwalałyby przywrócić ten stan, który był przed modernizacją albo w trakcie przebudowy linii. Proponuję takie rozszerzenie, wydaje mi się, że merytorycznie zasadne. Jeżeli pan minister i państwo je podzielicie, to bardzo proszę o przegłosowanie tego punktu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze, czy mógłby się pan ustosunkować do tych propozycji?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Jakbym mógł to obejrzeć, tę poprawkę, trzymając ją w ręce, to byłoby mi łatwiej. Wydaje mi się natomiast, że po słowie „kolejowej" jest w tym przepisie „w szczególności". I jeżeli się stosuje odpowiednio, to się stosuje odpowiednio. Musielibyśmy dokonać analizy art. 124c ust. 1 pkt 1 w zakresie ograniczeń, które są tam opisane. Szczerze mówiąc, nie mam poczucia, że to jest… Nie wiem, jaka jest relacja. To trzeba sobie jasno powiedzieć.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pan przewodniczący Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Propozycja jest taka, żeby tę poprawkę, złożoną przez panią poseł, rozpatrzyć na sam koniec prac nad ustawą, przed przyjęciem całości. Strona rządowa będzie mogła ją w międzyczasie przeanalizować i ewentualnie zająć stanowisko. Przypominam również, że jakby cofnęliśmy się w procedurze: pani złożyła poprawkę, która dotarła do nas trochę później, i dlatego robimy w tej sprawie pewien gest. Praktyka jest taka, że w analogicznych sytuacjach poprawkę mogłaby pani złożyć, czy raczej klub, w drugim czytaniu. Proponuję jednak, żeby strona rządowa się nad tym zastanowiła i przed przyjęciem projektu sprawozdania zajęła ewentualnie stanowisko. Wtedy moglibyśmy przegłosować propozycję, którą pani w tej chwili złożyła.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Lewica):

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Myślę, że jest to bardzo racjonalna propozycja. Pana głos, jak domniemywam, również się tego tyczył, a więc powrócimy do poprawki na koniec rozpatrywania całości projektu.

Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to ja tylko dla motywacji – uważam, że to jest przepis bardzo potrzebny.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze, ale ustaliliśmy, że powrócimy do tego, jak rząd ustali swoje stanowisko.

Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):

Chodzi mi o to, żeby strona rządowa także niezależnie od problemów redakcyjnych wiedziała, że to jest bardzo pilna sprawa w miastach, żeby nie stawiać dodatkowych słupów trakcyjnych tylko po to, żeby... To jest sprawa dość istota, należy ja uwzględnić, a redakcję pozostawiamy już stronie rządowej.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

W porządku. Proszę bardzo, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Zwracam uwagę, żebyśmy mieli jasność, że te przepisy stosuje się odpowiednio, ale w zakresie lokalizowania linii tramwajowej poza pasem drogowym. Jeżeli ktoś mówi, że w miastach ustawia się słupy trakcyjne itd., to raczej są one w pasach drogowych, a więc tego związku nie będzie. Zwróćmy na to uwagę. Proszę przemyśleć tę poprawkę też w tym kontekście, że my stosujemy przepisy odpowiednio do budowy linii tramwajowych poza pasem drogowym, dlatego że w pasie drogowym stosuje się przepisy o drogach. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Szanowni państwo, żeby zakończyć na tę chwilę tę dyskusję – strona rządowa sobie przemyśli, pani poseł wnioskodawca sobie przemyśli, a my realizujemy dalej rozpatrywanie projektu ustawy. Czy są uwagi do szóstej zmiany? Biuro Legislacyjne, proszę.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Dziękuję, panie przewodniczący. Pytanie do strony rządowej, wnioskodawców projektu. Czy w związku z nadaniem nowego brzmienia ust. 1 nie zastanawialiście się państwo również nad koniecznością nowelizacji ust. 2 w tym artykule? Dotychczas w zdaniu pierwszym nowelizowanego przepisu była bowiem mowa o odwołaniu, aktualnie nie będzie odwołania, a wniosek osoby uprawnionej, o którym to nie będzie mowy, w ust. 2 pozostaje bez zmian.

Pytanie, czy ust. 2 też nie powinien zostać poddany korekcie?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Mówimy o pkt 6, tak?

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Tak.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

I mówimy o ust. 1, do którego trzeba korygować ust. 2, tak? Prosiłbym jeszcze raz, bo…

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Takiej korekty w projekcie nie ma.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

No właśnie.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Dlatego zadajemy pytanie, czy w związku ze zmianą ust. 1 nie widzicie państwo konieczności dokonania takiej korekty?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Nie widzimy takiej konieczności. Tak odpowiem po szybkiej analizie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jeśli nie ma innych uwag do zmiany szóstej, to zapytam czy są uwagi do zmiany siódmej? Nie widzę. Czy są uwagi do zmiany ósmej? Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Dwie uwagi, panie przewodniczący. Pierwsza do art. 9ag ust. 1, gdzie na samym końcu używamy sformułowania: „właściwego zarządcę infrastruktury". Zwracamy uwagę, że w art. 5 ust. 1 już mamy zdefiniowane, że chodzi o zarządcę infrastruktury zwanego dalej zarządcą, tak że proponujemy, aby pozostawić tylko „właściwego zarządcę". To pierwsza rzecz.

Druga uwaga dotyczy ust. 2, ale podobna sytuacja jest w przypadku zmiany dziewiątej, w art. 13aa ust. 1, dlatego powiem może o tym od razu. Chodzi nam o sformułowanie „przepisy odrębne". Naszym zdaniem to jest zbyt ogólne pojęcie. Mamy pytanie do strony rządowej, czy w tych przypadkach nie można określić, nawet rodzajowo, o jakie przepisy odrębne chodzi? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Oczywiście to jest sformułowanie powodujące dużą dozę ogólności i takie było zamierzenie ze względu na masę przepisów, które się łączą z kwestiami związanymi z procesami inwestycyjnymi. Jakbyśmy zaczęli je specyfikować, nawet tylko rodzajowo, to i tak była obawa, że coś nam umknie i w związku z tym nie osiągniemy zamierzonego efektu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Biuro Legislacyjne jeszcze jeden głos.

Legislator Mariusz Przerwa:

A jeżeli chodzi o tę pierwsza uwagę, czyli zmianę „właściwego zarządcy infrastruktury" na „właściwego zarządcę", to rozumiem, że państwo ją akceptujecie.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Oczywiście. Pokazywałem to gestem.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

W pierwszej sprawie upoważniamy zatem Biuro Legislacyjne do wprowadzenia zaproponowanej zmiany.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Z całą pewnością.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy do zmiany nr 9 są uwagi? Biuro Legislacyjne, proszę.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Mamy pytanie, czy nie zachodzi jakaś potrzeba zastosowania przepisu przejściowego do już toczących się postępowań w tej materii? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Nie widzimy takiej konieczności.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Dziękuję serdecznie. Czy do zmiany nr 10 są jakieś uwagi? Nie widzę. Czy do zmiany nr 11 są jakieś uwagi? Biuro ma uwagi do zmiany nr 11?

Legislator Łukasz Grabarczyk:
Do zmiany dziesiątej.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Proszę reagować w odpowiednim momencie. Musimy się cofnąć.

Legislator Łukasz Grabarczyk:
W zmianie dziesiątej, w nowym brzmieniu pkt 1, pojawia się „zarządzający peronem". W związku z tym ponownie zadajemy pytanie o ewentualne regulacje przejściowe. Czy nie będzie również konieczności stworzenia regulacji przejściowych w związku z wprowadzeniem nowego podmiotu?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:
Naszym zdaniem nie będzie takiej konieczności. Zmieniamy przepis dotyczący załączników przedkładanych przez pasażera do skargi wnoszonej do prezesa UTK, a więc nie ma potrzeby wprowadzania regulacji dotyczących skarg i reklamacji skierowanych przed wejściem w życie ustawy, niezależnie od adresata tej skargi. Reklamacje, wszystkie ich kopie i tak są bowiem przekazywane do prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Dziękuję serdecznie. Czy do zmiany nr 11 są uwagi? Czy do zmiany nr 12 są uwagi? Proszę bardzo, pani poseł.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:
Paulina Matysiak. Mam zmianę, która dotyczy pkt 12. Chciałabym zaproponować nowe brzmienie art. 30e ust. 2. W tej zmianie chodzi o to, żeby zarządca nie później niż w terminie 30 dni przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów pasażerskich – na tym polega zmiana: 30 dni zamiast 21, jak w projekcie – przekazał go w postaci elektronicznej właściwym zarządcom lub operatorom stacji pasażerskich. Uzasadnienie jest proste. W tym momencie zmiana terminu z 21 dni na dni 30 umożliwi pasażerom zakup biletów z handlowymi zniżkami oferowanymi przez poszczególnych operatorów, na przykład przez spółkę PKP Intercity. Ta spółka oferuje zniżki 30%, jeżeli kupujemy bilety od 30 do 21 dni przed podróżą. Poprawka tak naprawdę ułatwi życie pasażerom. W tym momencie w zimowej korekcie rozkładu jazdy pasażerowie z tej zniżki nie mogą skorzystać. Myślę, że to jest techniczna zmiana. Mam oczywiście poprawkę na piśmie. Czy mam ją dostarczyć panu przewodniczącemu?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Może proszę ją przekazać do sekretariatu. Panie ministrze, czy może pan się ustosunkować do chyba sensownej propozycji?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:
Tak. Dwie kwestie, jeśli pan przewodniczący pozwoli. Po pierwsze, chodzi o właściwych zarządców lub operatorów stacji pasażerskich. Tu nie ma mowy o przewoźnikach. To punkt pierwszy. Po drugie, taryfy handlowe są realizacją polityki spółki, a nie uprawnieniem. To punkt drugi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Proszę, ad vocem pani poseł.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:
Tak, są uprawnieniem, ale pamiętajmy też o tym, że miliony Polaków korzystają z przewozów kolejowych i dobrze byłoby pamiętać, że byłoby dobrze, gdyby mogli korzystać z uprawnień, które dają im poszczególne spółki.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Mogę jeszcze raz, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak, proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Zniżki handlowe nie są uprawnieniem. Uprawnienia są opisane w postaci przepisów prawa i to są ulgi ustawowe. Taryfa handlowa, bilet taniomiastowy, weekendowy czy „kup wcześniej – zapłać taniej" albo „kup w ostatniej chwili, ryzykujesz, ale też płacisz taniej" – to wszystko są kwestie handlowe. Zupełnie inne miejsce. Jeśli już wprowadzać tego typu regulacje, to zwyczajnie nie w tym miejscu. Jeśli pani poseł chce osiągnąć skutek tego typu, że coś się wydłuży w takim zakresie, w jakim pani to uzasadnia, to z całą pewnością nie w przepisie, który mówi o przekazywaniu elektronicznie rozkładu zarządcom infrastruktury i operatorom stacji pasażerskich. To nie w tym miejscu. Cen za bilety nie ustala ani zarządca infrastruktury, ani operator stacji pasażerskich.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jeszcze głos ad vocem i przejdziemy do głosowania. Rozstrzygniemy ten spór merytoryczny w głosowaniu.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

W takim razie chciałabym zwrócić uwagę na dwie sprawy. Chciałabym, żebyśmy pamiętali, że rozkład jazdy pociągów jest dla pasażerów, a nie dla ustawy – to po pierwsze. A po drugie, czy pan minister byłby uprzejmy wskazać miejsce, w którym te kwestie można w ustawie uregulować? Jeżeli nie w tym punkcie, to w którym? Myślę, że to będzie z pożytkiem dla nas wszystkich, kiedy się tego dowiemy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę, ostatni głos pana ministra i przystępujemy do głosowania.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Te kwestie są uregulowane w odpowiednim punkcie i tyle. Przecież Intercity bardzo często sprzedaje na 30 dni wcześniej, nawet jak wchodzi rozkład jazdy. Nie ma jakby powodu tego regulować. Oczywiście dla pani poseł jestem w stanie w międzyczasie, przy pomocy współpracowników, znaleźć stosowne miejsce, ale ono nie będzie objęte tym przedłożeniem, bo go tutaj fizycznie nie ma, tego miejsca, z całą pewnością.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Przystępujemy do głosowania poprawki, której treść została przedstawiona przez panią poseł i jest w sekretariacie Komisji. Kto jest za przyjęciem poprawki pani poseł? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Poproszę o wyniki.

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

12 głosów za, 15 przeciw, 2 posłów wstrzymało się od głosu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Tym samym zapis zaproponowany w projekcie ustawy pozostaje obowiązujący.

Proszę, pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, Wysoka Komisjo, jesteśmy po zmianie nr 12 i wydaje mi się, że ze względów legislacyjnych powinienem w tym miejscu powiedzieć o stanowisku, które otrzymaliśmy, chyba wszyscy posłowie, od strony społecznej, tj. od Pomorskiego Towarzystwa Miłośników Kolei Żelaznych. To ważne stanowisko wpłynęło do nas. Myślę, że warto, aby Komisja i ministerstwo pochylili się nad propozycjami zawartymi w tym stanowisku, zwłaszcza że otrzymujemy informacje, że na takich terenach, jak na przykład Bieszczady likwidowane są połączenia kolejowe; w takim pięknym terenie, gdzie de facto te połączenia powinny istnieć i być wykonywane bez żadnych wątpliwości. Dzisiaj są likwidowane i to jest oczywiście niedopuszczalne. Tak jest na Podkarpaciu.

W związku z otrzymanym stanowiskiem chciałbym zaproponować poprawkę nr 2. Proponuję, aby w art. 35a ust. 1 dodać pkt 4 w następującym brzmieniu: „4. obejmujące linie kolejowe o szerokości torów innej niż 1435 mm”. Jako konsekwencja w art. 36 należy skreślić pkt 3. O co chodzi? Otóż ta zmiana ma umożliwić udostępnienie infrastruktury kolei wąskotorowej i szerokotorowej w przypadku, jeżeli okaże się, że działalność w tym zakresie będzie bardziej opłacalna dla zarządców tego typu infrastruktury. Obecne brzmienie art. 36 wyklucza taką możliwość, czyli de facto nie można wykorzystać kolei wąskotorowej czy szerokotorowej. Natomiast gdyby przyjąć tę zmianę, to będzie ona mogła mieć pozytywny wpływ zarówno na poziom finansowania, jak i przede wszystkim ograniczy dyskryminację kolei wąskotorowych. Zgłaszam tę poprawkę do pana przewodniczącego i tak jak mówię, to jest wniosek strony społecznej, Pomorskiego Towarzystwa Miłośników Kolei Żelaznych. Poprawka zaproponowana przez stronę społeczną – zwłaszcza w kontekście tych połączeń, nazwę je „ostatnią milą” – umożliwi docieranie do tych miejsc, które są wykluczone komunikacyjnie. Dzisiaj jest niezwykle ważne, abyśmy zrobili wszystko, żeby to wykluczenie komunikacyjne likwidować. Myślę, że przyjęcie tego rozwiązania będzie w szerokim spektrum różnych impulsów, które pomogą to zrobić. Zachęcam do przyjęcia tej poprawki. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan przewodniczący Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Prośba techniczna, panie pośle, koleżanki i koledzy, gdyby były jeszcze jakieś inne poprawki, które są ewentualnie przez państwa przygotowywane, to proszę je przekazać do sekretariatu, żeby można je powielić i żebyśmy mieli je przed sobą. Ułatwi to pracę nam i stronie rządowej. Bylibyśmy wdzięczni. Mówię to na kanwie ostatniego głosu pana posła Suchonia. To jest akurat wprowadzenie nowego artykułu czy nowej poprawki w innym artykule w ustawie, jeżeli dobrze zrozumiałem.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Panie przewodniczący, to nie jest nic zaskakującego. Pracowaliśmy w Komisji 4 lata i zdaje się, że obu nam znana jest ta procedura. Nie powinna ona u pana przewodniczącego budzić zdziwienia, ale rozumiem, nowa kadencja…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Nie ma problemu. Poprawka jest już powielana i zaraz wszyscy parlamentarzyści, jak również inne osoby obecne na sali, ją otrzymają. Czy pan minister na tę chwilę jest gotów do ustosunkowania się do zaproponowanej zmiany? Przepraszam, jeszcze przed pan przewodniczący Król, bardzo proszę.

Poseł Piotr Król (PiS):

Ja bym jednak apelował o to… Rozumiem, że niektórzy mogą postrzegać pracę Komisji jako pracę ciągłą, ale z szacunku do tych z państwa, którzy są w tej kadencji po raz pierwszy Komisji albo w ogóle są po raz pierwszy parlamentarzystami, powiem, że sprowadzanie dyskusji do tego, że w zeszłej kadencji ktoś o czymś rozmawiał jest, przepraszam, ale niepoważne. To do jednej części poprzedniej wypowiedzi.

Ale była też jej część poważna, czyli wniosek dotyczący kolei wąskotorowych, która w niektórych miejscach rzeczywiście odgrywa istotną rolę. I tutaj trzeba wykazać duży szacunek dla pasjonatów, którzy ją niejednokrotnie, mówiąc otwarcie, utrzymują przy życiu. Dlatego chciałbym pana ministra poprosić o stanowisko do tego wniosku, bo rozumiem, że jest to wniosek ze środowiska społecznego. Uważam, że warto przynajmniej się nad nim pochylić. Bardzo zależałoby nam dzisiaj na opinii pana ministra na ten temat, skoro ten wniosek padł teraz. Prosiłbym jednak bardzo, abyśmy nie sprowadzali niezwykle istotnych kwestii społecznych do tego, że ktoś o czymś rozmawiał w zeszłej kadencji. Choćby z szacunku dla parlamentarzystów, którzy są w tej kadencji pierwszy raz, i z szacunku dla tego projektu oraz jego ważkości. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Proszę, pan minister.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. Ja powiem tak: moja wątpliwość, która się rodzi, łączy się z tym, że art. 36, jak również art. 35a są istotne z punktu widzenia zgodności z dyrektywą unijną. Pytanie jest takie: czy ta poprawka była analizowana pod kątem zgodności z dyrektywą przez autora? I czy w związku z tym możemy sobie jasno odpowiedzieć, czy zbadać, czy ktoś jest w stanie się wypowiedzieć, czy ona jest zgodna z dyrektywą? Ja z całą pewnością będę musiał taką analizę w tym zakresie przeprowadzić.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze… Na początku mam apel do panów prezydiantów o to, aby nie strofowali posłów, bo panowie jesteście od prowadzenia obrad, a nie od tego, aby strofować i oceniać posłów. Naprawdę, jeżeli będziemy w ten sposób postępować przez 4 lata, to żadne prace nie będą przebiegały sprawnie, tylko panowie będą strofowali, a my się będziemy do tego odnosić. Nie jest to czas ani miejsce na takie postępowanie na posiedzeniu Komisji i bardzo proszę, żeby unikać tego typu funkcjonowania.

Natomiast, panie ministrze, bardzo proszę, być może Biuro Legislacyjne będzie w stanie się ustosunkować do tego pytania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Dziękuję, panie przewodniczący. Jeśli chodzi o kwestię zgodności proponowanych przepisów, projektów ustaw czy poprawek z prawem Unii Europejskiej, to Biuro Legislacyjne nie jest właściwe. Właściwym jest Biuro Analiz Sejmowych, bo to ono na wniosek marszałka Sejmu dokonuje takich analiz. Natomiast zwracamy uwagę, że Komisja na podstawie art. 42 regulaminu Sejmu ma ewentualnie uprawnienie do przedstawienia projektu ministrowi spraw zagranicznych celem sprawdzenia, czy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę bardzo.

Prezes Pomorskiego Towarzystwa Miłośników Kolei Żelaznych Jarosław Lipiński:

Jarosław Lipiński z Pomorskiego Towarzystwa Miłośników Kolei Żelaznych. Jeśli chodzi o tę zmianę, to ona jest pewnie neutralna dla dyrektywy, dlatego że dyrektywa mówi o tym, że państwo członkowskie może zwolnić tego typu koleje z pewnych przepisów tej dyrektywy. I ten art. 36 zwalnia, ale w taki sposób, że mówi, iż obligatoryjnie tych przepisów się nie stosuje.

Natomiast art. 35a mówi, że dany zarządca infrastruktury może podjąć taką indywidualną decyzję. W momencie, w którym podejmuje indywidualną decyzję, że udostępnia infrastrukturę, to jest uprawniony do środków pomocowych dla zarządców infrastruktury, którzy taką infrastrukturę udostępniają. W zasadzie w stosunku do dyrektywy nic się nie zmienia. Po prostu jest wykluczona dyskryminacja, która zresztą prawdopodobnie wcale nie była zamierzona. W tej chwili tego przepisu nie wolno stosować, tych przepisów o udostępnianiu, ponieważ jest zapis o tym, że się nie stosuje. Powyższy artykuł, tak jak powiedziałem, mówi o tym, że zarządca może podjęć taką decyzję. Jak mu się opłaca, np. jest to kolej wioząca ludzi, jak to mówią, na kiełbasę i piwo, to ona może nie stosować tych przepisów, a jeśli to jest kolej, która chce się rozwijać w kierunku transportu publicznego, to wtedy informuje prezesa UTK, że stosuje te przepisy o udostępnianiu, i wtedy może ubiegać się o finansowanie dla takich zarządców infrastruktury.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Myślę, że wszystko jasne. Przystępujemy do głosowania przedłożonej państwu poprawki.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Zgłasza się jeszcze minister.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jeszcze pan minister?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Tak, jedno zdanie. W pierwszej części swojej wypowiedzi pan jakby otworzył nam przestrzeń do myślenia. Rzeczywiście jest tak, że to państwo członkowskie podejmuje decyzję, kogo zwalnia ze stosowania tych przepisów, a nie zarządca sam wobec siebie podejmuje decyzję o tym, czy chce je stosować, czy nie. To jest bodaj ta kluczowa kwestia.

Druga kwestia jest taka, że w konsekwencji tego przepisu, tej zmiany, trzeba by otworzyć OSR do ustawy i liczyć potencjalne koszty związane z wejściem iluś podmiotów do dotowania tego, co jest ponad kosztem bezpośrednim. To nie jest policzone na ten moment.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Czyli stanowisko pana ministra do tej poprawki jest negatywne?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Tak. Stanowisko jest negatywne.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Choć to oczywiście nie zamyka drogi i z całą pewnością nie kończy dyskusji na temat sposobów i mechanizmów związanych z wsparciem dla kolei wąskotorowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Jeszcze ostatni głos i przystępujemy do rozpatrzenia poprawki.

Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):

Czy w takim razie pan minister może przedstawić takie stanowisko w stosunku do całego wniosku Pomorskiego Towarzystwa Miłośników Kolei Żelaznych? Myśmy dostali ten materiał na pocztę 13 grudnia. Jeżeli do ministerstwa to nie dotarło, to można by to udostępnić panu ministrowi, cały ten wniosek, żebyśmy mogli rozstrzygnąć. Jeżeli dzisiaj państwo są do tego nieprzygotowani pod kątem analizy kosztów, to mogliby państwo odpowiednie stanowisko przedstawić w dalszym procesie. Dzisiaj więc nie będziemy, przynajmniej ja nie będę na siłę rozstrzygał, ale jak państwo się przygotują, to może w następnym etapie może byśmy uwzględnili te wnioski, jeżeli da się zmieścić w kalkulacjach.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Myślę, że prośba została przez pana ministra przyjęta. Kto z państwa jest za przyjęciem poprawki zgłoszonej przez pana posła Suchonia? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Poproszę o wyniki.

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

12 głosów za, 15 przeciw, 1 poseł wstrzymał się od głosu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Przedłożenie ustawy ma taki charakter, jaki miało przed zgłoszeniem poprawki. Czy są uwagi do zmiany nr 13? Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Dziękuję. Zmiana trzynasta polega na nadaniu nowego brzmienia ust. 2, który dotyczy sposobu naliczenia opłat. Do tego przepisu, w ramach przepisów przejściowych, został sformułowany przepis intertemporalny. Natomiast nasze pytanie brzmi, czy takiego przepisu nie powinno być również do art. 36f ust. 1 pkt 5? Mówi on o kwestiach regulaminów obiektów. Tam również, w tych regulaminach, znajdują się kwestie opłat. Czy tutaj też, ewentualnie, nie powinno być przepisu przejściowego?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy pan minister chce się odnieść do tej uwagi, do tego pytania?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Moim zdaniem zmiany regulaminów w tym zakresie powinny zostać przeprowadzone w okresie vacatio legis i nie potrzebujemy dodatkowych przepisów przejściowych. Tak to oceniam. Chętnie bym też zapytał Urząd Transportu Kolejowego, czy podziela taką opinię, bo to jest ten urząd, który zajmuje się kwestiami regulaminów na co dzień. Jeśli pan przewodniczący zezwoli.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak, oczywiście. Proszę o zabranie głosu przedstawiciela UTK.

Dyrektor Departamentu Obsługi Prawnej Urzędu Transportu Kolejowego Marcin Trela:

Panie przewodniczący, przychylamy się do stanowiska ministra. Nie widzimy problemów.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy są inne uwagi dotyczące zmiany nr 13? Czy są uwagi do zmiany nr 14? Nie widzę. Do zmiany nr 15? Proszę uprzejmie.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Panie przewodniczący, po zmianie nr 14, znowu niejako biorąc pod uwagę logikę legislacyjną, chciałbym wnieść kolejną poprawkę, która również została zgłoszona przez stronę społeczną, czyli Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych. Tę poprawkę za chwilę państwo otrzymają, ale jej ratio legis leży w skierowaniu finansowania do tzw. małych zarządców infrastruktury. Dzisiaj pełnią oni bardzo ważną rolę w zapewnieniu transportu na tych ostatnich odcinkach; tam, gdzie istnieją białe plamy, jeżeli chodzi o dostęp do komunikacji. Natomiast są oni, można tak powiedzieć, wykluczeni z takiego finansowania w ramach właśnie dofinansowania zarządców infrastruktury. Powołując się zatem i biorąc za bardzo dobry pomysł propozycję Pomorskiego Towarzystwa Miłośników Kolei Żelaznych, proponuję, aby określić na lata 2020–2025 i dalej konkretne kwoty, które byłyby z puli w ramach istniejącego budżetu przeznaczone na dofinansowanie tych małych zarządców infrastruktury. Szczegóły znajdą państwo w poprawce. Pomysł jest oczywiście świetny, a poprawka, która zawiera skonkretyzowany zapis ustawowy, zasługuje na poparcie, o co niniejszym bardzo proszę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy pan minister jest gotów ustosunkować się do tej poprawki?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Za chwilę.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze. Czy są jakieś inne uwagi?

Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):

Ja kontynuuję swój postulat, żeby pan minister cały ten wniosek, który powiela w tej chwili pan poseł w poprawkach, przeanalizował i przedstawił nam stanowisko. Z chęcią poparłbym te projekty, ale one się wiążą z kosztami, które muszą być ocenione przez stronę rządową. Mam więc nadzieję, że do następnego etapu byśmy już znali takie stanowisko i wtedy możemy potencjalnie do tego wrócić.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę bardzo.

Prezes Pomorskiego Towarzystwa Miłośników Kolei Żelaznych Jarosław Lipiński:

Jarosław Lipiński z Pomorskiego Towarzystwa Miłośników Kolei Żelaznych. Ta poprawka dotyczy oczywiście nie tylko kolei wąskotorowych, między innymi, ale także normalnotorowych, których zarządcy infrastruktury zarządzają infrastrukturą do 300 km długości.

Jest też zapis, który zabezpiecza przed tym, żeby duzi, narodowi zarządcy infrastruktury, także z innych krajów, nie tworzyli małych spółek po to, żeby skonsumować

te pieniądze. Na pewno ten przepis ma zabezpieczyć funkcjonowanie i rozwój tego typu małych zarządców infrastruktury. Chodzi o takich zarządców, którzy zarządzają liniami kolejowymi, którymi nie interesują się duzi zarządcy, czyli na przykład PKP Polskie Linie Kolejowe, z racji swojej wielkości.

W tej chwili jest bardzo dużo linii kolejowych, które w zasadzie są nieczynne i porzucone. Nawet nie ma możliwości ich przejęcia, żeby dalej funkcjonowały, mimo że jest na to parcie społeczne i są chęci do tego, żeby to działało. Nie ma w tej chwili zabezpieczenia finansowego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Jeszcze pan poseł Suchoń i potem pan minister.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Bardzo dziękuję. Kwestia wyjaśnienia wątpliwości, ponieważ pojawiły się w kwestii finansowania. Otóż ta poprawka nie skutkuje zwiększeniem wydatków budżetowych, tylko nakłada na ministra obowiązek lepszej organizacji tego, co już jest, czyli lepszego wydawania środków, które już są i będą w dyspozycji ministerstwa. W związku z tym nie trzeba dokonywać analizy dotyczącej nowych wydatków.

Natomiast biorąc pod uwagę stanowisko, które zostało nam przekazane, to oczywiście wprowadzamy do debaty publicznej kolejny obszar, który może stanowić remedium na problem wykluczenia komunikacyjnego. Nawet jeżeli pan minister za chwilę powie, że odrzuca tę poprawkę, pewnie tak się stanie, to jednak zachęcam do tego, żeby w ministerstwie wziąć pod uwagę te propozycje, które skierowało towarzystwo, bo one są naprawdę systemowo bardzo interesujące. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Proszę o stanowisko rządu w tej sprawie.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Zapewniam, że pieniądze publiczne wydajemy w sposób jak najbardziej gospodarny i właściwy. To punkt pierwszy. Po drugie, to nie jest tak, że nie wydajemy nowych pieniędzy, bo w Funduszu Kolejowym wydatki są zaplanowane, jest plan finansowy, są programy realizowane przy pomocy środków z Funduszu Kolejowego, ze wsparciem tego funduszu. Pytanie jest więc, czy w przepływach... Rozumiem, że jest to albo w ramach budżetu, albo w ramach funduszu, jakaś kwota na rok, niepodzielona, do końca świata, tak? Bo tu jest sformułowanie w latach następnych, czyli to jest dość otwarty zapis, który nie pozwala oszacować wydatków na tego typu przedsięwzięcia w odcinku czasu, bo ten odcinek czasu jest bez granicy. To jakby taka pierwsza uwaga.

Kryteria i kwalifikacja do tego… Wydaje mi się, że pewne elementy wypadają z gry, bo nie wiem, czy powiązanie z poprzednią poprawką tego nie zaburza. Chodzi o poprawkę, która nie została przyjęta przez Wysoką Komisję. Choć mam pozytywny stosunek do osób, które poświęcają swój czas dla kolei wąskotorowych, to jednak o kolejach wąskotorowych wolałbym rozmawiać jednak nie przy okazji tego przedłożenia. To tyle i to dotyczy całego wystąpienia towarzystwa, bo taką bym przyjął konwencję, jeżeli państwo pozwolicie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Przechodzimy do rozpatrzenia poprawki nr 3. Kto z państwa jest za przyjęciem poprawki nr 3? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

10 głosów za, 16 głosów przeciw.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Poprawka nie uzyskała akceptacji. Czy są uwagi do zmiany nr 14? Nie widzę. Czy są uwagi do zmiany nr 15? Nie widzę. Czy są uwagi do zmiany nr 16? Nie widzę. Czy są uwagi do zmiany nr 17? Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Mamy uwagę do ust. 7. To jest drobna uwaga o charakterze legislacyjnym. Na samym końcu tego przepisu jest mowa o linii kolejowej lub jej odcinku. Proponujemy zamiast wyrazów „jej odcinka” użyć wyrazów „odcinka linii kolejowej”, tak jak ustawa formułuje nawet definicję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy są uwagi? Upoważniamy Biuro Legislacyjne do dokonania tej zmiany. Czy są uwagi do zmiany nr 18? Nie widzę. Do zmiany nr 19 są uwagi? Nie widzę. Czy są uwagi do zmiany nr 20? Nie widzę. Czy do zmiany nr 21 są uwagi? Nie widzę. Czy do zmiany nr 22 są uwagi? Nie widzę.

Jesteśmy już przy art. 2 i zgodnie z wcześniejszym ustaleniem rozpoczynamy rozpatrywanie projektu artykułami. Czy do art. 2 są uwagi? Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Drobna uwaga, panie przewodniczący. W art. 2 w art. 479^{77a} zamiast „w postępowaniu” naszym zdaniem powinno być „w postępowaniach w sprawach z zakresu”, ponieważ dotyczy to różnych postępowań. Prosimy o przyjęcie takiej poprawki.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Myślę, że możemy upoważnić Biuro Legislacyjne.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Tak.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy do art. 3 są uwagi? Proszę bardzo, pani poseł i później pan poseł Suchoń.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Lewica):

Panie ministrze, szanowna Komisjo, po art. 3 proponuje się dodanie art. 3a w takim brzmieniu. W ustawie z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami art. 6 pkt 1 otrzymuje brzmienie: „Wydzielanie gruntów pod drogi publiczne, drogi rowerowe, linie tramwajowe – to jest nowy zapis i dalej – drogi wodne, budowa i utrzymanie oraz wykonanie robót budowlanych tych dróg, linii – to jest nowy zapis – obiektów i urządzeń transportu publicznego, a także łączności publicznej i sygnalizacji”.

Chodzi o pewne uspójnienie całego systemu prawnego, ponieważ ten artykuł w ustawie o gospodarce nieruchomościami jest po prostu katalogiem celu publicznego. Tak jak w tym projekcie, jak mówił pan minister, wprowadza się ułatwienia dotyczące budowy linii tramwajowych, które nie biegną razem z drogami. Dotąd mieliśmy do czynienia z sytuacją, kiedy trzeba było używać tzw. ZRID. I rzeczywiście czasami dochodziło do takich wynaturzeń, że inwestycja drogowa przeważała bardzo nad tramwajową, więc to jest jak najbardziej dobre rozwiązanie, żebyśmy mieli narzędzia do tego, żeby tramwaj mógł być prowadzony sam. Do tego potrzeba nam jednak rozszerzenia katalogu celu publicznego. Po prostu pamiętam, jak w ustawie o rewitalizacji wprowadzaliśmy do tego katalogu, dla uspójnienia, również ciągi piesze, skwery. Samorządom się to bardzo przydało. Dlatego postuluję kosmetyczną zmianę i rozszerzenie tego katalogu celu publicznego w ustawie o gospodarce nieruchomościami, żebyśmy mieli prawo wszechstronnie spójne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Jeszcze pan poseł Suchoń chciał, tak?

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Tak.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tylko być może, przepraszam, będzie to kolejna poprawka, która będzie się wykluczała lub uzupełniała, więc…

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Myślę, że ona jest niezależna od zgłoszonej przez panią poseł, natomiast najlepiej będzie jak teraz zadam pytanie panu ministrowi. Biorąc pod uwagę art. 3, w pierwotnej wersji tego projektu, w maju 2019 r., została przyjęta przez rząd propozycja dodania ust. 4, który nie powodował likwidacji procedury wszczynania przez wojewodę z urzędu postępowań w sprawie potwierdzenia nabycia z mocy prawa przez gminę własności nieruchomości, tylko czynił wyjątek, dodając właśnie w tym ust. 4 wyjątek do nieruchomości, które były we władaniu Polskich Kolei Państwowych. W skrócie rzecz ujmując, zapis, który był w pierwotnej wersji projektu, nie wchodził tak bardzo w majątek, który de facto należy się gminom, a który nie został przekazany. Czynił wyłącznie niejako wyjątek dla tych terenów kolejowych.

Natomiast na dalszym etapie.... I nie ma żadnych zapisów ani z posiedzenia rządu, ani Komisji, dlaczego te przepisy zostały zmienione w tak drastyczny sposób, że likwidują właśnie ten ustęp związany ze wszczynaniem przez wojewodę z urzędu postępowań.

Bardzo proszę pana ministra o wyjaśnienie, bo być może jest ono w jakiś sposób trywialne. Wtedy ja tę poprawkę wycofam. To nietransparentna zmiana, w zasadzie bez żadnego uzasadnienia, bo tak jak mówię, ta pierwotna wersja została potwierdzona w raporcie z konsultacji jako uzgodniona na poziomie rządowym. No to pytanie, co się stało? Czy to Polskie Linie Kolejowe mają taki wpływ i w jakiś zakulisowy sposób odbyła się ta zmiana? Bardzo bym prosił pana ministra o wyjaśnienie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Panie ministrze, proszę ustosunkować się do poprawki pani poseł Gill-Piątek i pytania, poprawki pana posła Suchonia.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. Do poprawki pani poseł Gill-Piątek… Moim zdaniem to się mieści w katalogu stosowania przepisów odpowiednio. W celach publicznych mamy zapis dotyczący linii kolejowych, a więc czytaj: do linii tramwajowych jest podobnie, dlatego nie widzę potrzeby.

Co do art. 3 i tego, o czym mówił pan poseł Mirosław Suchoń, to chciałem powiedzieć, że mnie się zdaje, że ta zmiana czy przywrócenie pierwotnego brzmienia... My jako Ministerstwo Infrastruktury uważaliśmy, że takie brzmienie tego przepisu jest odpowiednie. W trakcie prac ono ewoluowało do pewnego wyjątku, ale zostało ocenione przez rządową Radę Legislacyjną jako rozwiązanie niezgodne z konstytucją, bo różnicowało uprawnienie w zależności od rodzaju terenu. Z tego względu na etapie komitetu stałego czy dalszych działań nastąpiła korekta tego przepisu i powrót do pierwotnego brzmienia w rozumieniu moim. To jest z tego powodu. To po pierwsze.

Po drugie, nie odbieramy żadnego uprawnienia nikomu, likwidując ten zapis, bo każda gmina ma prawo złożyć wniosek do wojewody o procesy komunalizacyjne. Każda gmina ma prawo realizować swoje uprawnienie w tym zakresie, choć trzeba przypomnieć, że samorząd terytorialny powstał w 1990 r., a dzisiaj jest 2019 r., jego końcówka. I przepis dotyczący art. 17a ust. 3 też został dodany. To nie jest pierwotne brzmienie przepisów ustawy o samorządzie terytorialnym, tylko przepis został dodany w 2005 r. ze względu na to, że samorząd dzisiaj gminny, wtedy zwany terytorialnym, jako jedyny szczebel nie podołał zadaniom związanym ze spisami nieruchomości, które powinny zostać skomunalizowane. W związku z tym została otworzona taka furtka. Ta furtka nakazuje wojewodzie podjęcie postępowania komunalizującego niezależnie od tego, czy ono jest uzasadnione, czy nie. Jest wniosek, trzeba podjąć. Będzie etap na wniosek i wojewoda będzie decydował. To jest ta różnica. Chciałbym powiedzieć, że w mojej ocenie nigdy samorząd gminny, terytorialny, w 1990 r. nie miał zadania pt. transport kolejowy. Ja nie znam takiego zapisu w ustawie.

W związku z tym w mojej ocenie również tereny kolejowe nie powinny być poddawane komunalizacji. Wyrodziła się też pewna linia orzecznicza, która powoduje, że samorządy oczekują, że będę komunalizowane tereny kolejowe. Nie powinny być skomunalizowane na rzecz samorządu tereny kolejowe. Stąd też po przeczytaniu poprawki pana posła będę rekomendował jej nieprzyjmowanie, jeśli zostanie zgłoszona.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

A odnośnie do poprawki pani poseł?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Na początku już powiedziałem, że linia kolejowa jest w ustawie o gospodarce nieruchomościami…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czyli również rekomenduje pan odrzucenie.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Nie widzę takiej konieczności.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze. Proszę, pani poseł.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Lewica):

Prosiłabym jednak pana ministra bardzo serdecznie o przeanalizowanie tego, dlatego że później okazuje się po prostu, już w praktyce orzeczniczej, że nie zawsze, pomimo że odpowiedni zapis istnieje, jest on stosowany. Żebyśmy więc nie mieli przepisów, nad którymi się państwo natrudziliście przy tym projekcie i które są, jak mówiłam, w mojej opinii słuszne, a które okażą się martwe z tego powodu, że nie będą mogły być w pełni stosowane przez niewpisanie ich tutaj.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pani poseł Sibińska.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie ministrze, wydaje mi się, że państwa rząd ma już za sobą takie przypadki, że przejmowane było mienie kolejowe na rzecz przedsięwzięć komunalnych. Mowa chociażby o programie Mieszkanie+. Dlatego nie wiem, dlaczego akurat w tym przypadku pan ma do tego zastrzeżenia. Jeśli można było tak robić na Mieszkanie+, to dlaczego nie można tego rozszerzyć w tym przypadku?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Może jeszcze pan poseł Suchoń, pan minister i przystąpimy do rozpatrzenia poprawek. Przepraszam, jeszcze także pan przewodniczący Grabarczyk.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, zainteresował mnie pan stanowiskiem dotyczącym rzekomej konstytucyjności tego przepisu, chociaż wielokrotnie słyszałem z ust przedstawicieli rządu, że niekonstytucyjność może orzec tylko Trybunał Konstytucyjny, ale może to tylko takie moje wtrącenie.

Panie ministrze, gdyby pan był uprzejmy wyjaśnić po pierwsze, na czym konkretnie miałaby polegać ta wada? A po drugie, gdzie można znaleźć na stronach rządowych dokumenty potwierdzające tę procedurę? Szczerze przyznam, że to jest dosyć zaskakujące, kiedy rząd najpierw twierdzi, że wszystko jest w porządku, przyjmuje taki przepis, poddaje go dalszej procedurze legislacyjnej i dopiero na kolejnym etapie następuje zmiana, o której nikt nie wie.

Co do terenów kolejowych, to pani poseł Sibińska ma oczywiście rację. Źle jest widziane, kiedy samorząd przejmuje te tereny na usprawiedliwione cele mieszkańców, ale kiedy rząd je przejmuje na różne inne cele, to już jest usprawiedliwione. Tak postępować nie możemy. Po drugie, panie ministrze, proszę też o wyjaśnienie, skoro to ma dotyczyć tylko terenów kolejowych, dlaczego jest konstrukcja, która dotyczy wszystkich terenów? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Pan przewodniczący Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, dotykamy bardzo ważkiej kwestii. W gruncie rzeczy chodzi o władztwo nad istotnymi zasobami nieruchomości. Pyta-

nie: czy ta propozycja była konsultowana z samorządami? Jakie stanowisko zajęły organizacje skupiające samorządy? My możemy bowiem pójść drogą na skróty z pokrzywdzeniem istotnych interesów samorządowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Jeszcze strona społeczna, zgadza się?

Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):

Włodzimierz Tomaszewski. Mam okazję być posłem.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Przepraszam najmocniej.

Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):

Podnoszę tę kwestię, ponieważ akurat z samorządem jestem związany od początku jego funkcjonowania. Chcę przypomnieć, że komunalizacja w pierwotnym założeniu ustawy z 1990 r. wiązała się z tym, iż wyznaczono w niej 3 miesiące na komunalizację, a trwa ona do dziś. W związku z czym problemy z proceduralnym przeprowadzeniem tej komunalizacji są olbrzymie i wynikają one z różnych dylematów własnościowych i spadków po poprzednim ustroju, związanych z ewidencjami gruntów, brakiem odpowiednich wpisów w księgach wieczystych itd. Jeżeli chodzi o ten przypadek, to pan poseł Grabarczyk słusznie zauważył, że nie znamy stanowiska Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu, czy w tej materii była jakaś wypowiedź, ale ja bym dla ostrożności jednak ten przepis zostawił.

Mam swoją ocenę, że nie wszystkie samorządy właściwie gospodarują gruntami. Także i kolej stała się monopolistą i po poprzednim ustroju przejęła olbrzymie grunty, często niekoniecznie jej przysługujące. Proces komunalizacyjny powinien w związku z tym być jednak objęty taką procedurą, żeby następowały jakieś racjonalne rozstrzygnięcia. Dlatego dobrze byłoby, gdybyśmy mogli się dowiedzieć, jaki jest stan rzeczy. Osobiście uważam, że lepiej to zostawić, chyba że rzeczywiście stwierdzono jakąś procedurę dotyczącą niekonstytucyjności tego zapisu, ale mam wątpliwości.

Drugą kwestię, która została podniesiona przez panią poseł Gill-Piątek, z chęcią poprę, ponieważ lepiej mieć dodatkowe regulacje, które będą jednoznaczne niż posługiwać się interpretacjami, które często mogą być nieprzychylne. A to przecież jest zapis, który ma służyć praktyce tworzenia linii tramwajowych bez specjalnych przeszkód. To są moje refleksje, dlatego jeżeli nie będzie szczególnych przeszkód, to uważam, że należy te dwie poprawki przyjąć.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Panie ministrze, czy chce pan jeszcze odnieść się do tych poprawek przed głosowaniem?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Tak, bardzo chętnie. Trzeba sobie zadać pytanie, czy Komisja Infrastruktury, powiem trochę szerzej, jest zdania, że teren pod linią kolejową uległ komunalizacji z dniem 25 maja 1990 r. z mocy prawa, w drodze wprowadzonego przepisu, a później Sejm Najjaśniejszej Rzeczypospolitej w kilku ustawach gospodarował zasobem kolejowym w określony sposób w 1990 r. w październiku, potem przy ustawie o komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego, i mówił, jak ten zasób powinien zostać skierowany, w jakie miejsca, kto go otrzymuje, dlaczego i jak, czyli Sejm dokonywał czynności na zbiorze pustym, czy nie? To jest pierwsze pytanie.

Drugie pytanie dotyczy tego, czy państwo albo podmiot prawa mają prawo gospodarować swoim zasobem w określony sposób, jeśli go posiadają? To jest odpowiedź na pytanie pani poseł Sibińskiej. Współdziałanie PKP z programem Mieszkanie+ dokonuje się na zasadach komercyjnych, czyli zakłada, że tereny zostaną wykorzystane na określony cel, ale na zasadach komercyjnych.

Punkt trzeci. Obowiązujące przepisy prawa mówią, w jaki sposób mienie kolejowe, majątek kolejowy, może być dystrybuowane do samorządu i na jakie cele. Na cel transportowy za darmo. A nawet w przypadku, kiedy szeroko rozumiane PKP ustali, że jakaś

nieruchomość jest im zbędna, że nie mogą jej wykorzystać, może wówczas oddać ją samorządowi nawet za darmo, jeśli taka będzie potrzeba. W tej ustawie wprowadzamy jeszcze dodatkowe mechanizmy z tym związane. Jak powiedziałem, to jest punkt trzeci.

Ta zmiana, ten przepis w tym brzmieniu nie był na KWRiST, bo tam był z wyjątkiem dotyczącym terenów kolejowych, który przez Rządowe Centrum Legislacji... Proszę sobie zajrzeć na stronę przebiegu procesu legislacyjnego i wtedy się okaże, że te przepisy nie zniknęły w sposób nieznany i nie wiadomo jaki. Jest opinia RCL, która mówi, że taki przepis może być niekonstytucyjny. Oczywiście to niczego jeszcze nie przesądza, bo Trybunał Konstytucyjny jest jedynym podmiotem, który orzeka o konstytucyjności przepisu. Natomiast taka istotna wątpliwość została zgłoszona i jest wielokrotnie na różnych gremiach rządowych w stosunku do różnych przepisów podnoszona przez Rządowe Centrum Legislacji, przez Radę Legislacyjną czy przez inne podmioty, czy wręcz przez ministrów, którzy opiniują różne projekty ustaw. To jest ABC procedury uchwalania ustaw. Jak się ma wątpliwość, to się ją zgłasza, rozważa, a my kierowaliśmy się też zdaniem RCL w tej sprawie. W związku z tym ten wyjątek, który został oceniony jako niekonstytucyjny. On dotyczy jednej kategorii gruntu, w zasadzie jednego przedsiębiorstwa, państwowego PKP, więc uznaliśmy, że jest duże ryzyko, że on się może rzeczywiście okazać niekonstytucyjny. I tyle. Stąd ten wyjątek został wycofany.

Tereny, które samorząd będzie chciał komunalizować w ramach procedur komunalizacyjnych, będą komunalizowane, tyle że wojewoda nie będzie miał obowiązku wszczęcia, czyli będzie miał prawo ocenić wniosek, który zostanie do niego złożony. W konsekwencji możemy sobie zadać pytanie, co się stanie, jeżeli wojewoda odrzuci taki wniosek. Wtedy z całą pewnością do rozstrzygnięcia takiego problemu będą służyły przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego i wiadomo, jakie strona ma wtedy prawa. Generalnie nie ma żadnej zmiany, natomiast działanie i gospodarowanie majątkiem jest jednym z wielu niezwykle istotnych zadań również PKP S.A. w tej chwili. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Ostatni głos pani poseł Sibińskiej i przystępujemy do rozpatrzenia poprawek.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie ministrze, my jesteśmy na posiedzeniu Komisji Infrastruktury i rozmawiamy o konkretach. Nam niepotrzebne są takie ideologiczne wykłady i cofanie się o 30 lat. To po pierwsze. Po drugie, jeśli o konkretach, to jeżeli mówimy o tym, że Mieszkanie+ miało być komercyjnym przedsięwzięciem, to ja jestem bardzo zdziwiona. Cały czas bowiem słyszałam, że to jest po to, żeby przybyło mieszkań, żeby była współpraca z samorządem. Po to wykorzystujemy niewykorzystane grunty, które są m.in. w zasobach PKP, żeby przybyło mieszkań, których i tak nie przybyło. Skoro to miało być komercyjne przedsięwzięcie, to widocznie nie wyszło.

Mam wrażenie, że ta ustawa ma służyć ułatwieniu realizacji pewnych przedsięwzięć, w tym również realizowanych przez samorządy. Jeżeli komercyjnym działaniem miało być w ocenie pana ministra Mieszkanie+, to można było przekazywać grunty, a jeśli mają to być przedsięwzięcia, które na przykład mają być realizowane na zasadzie „Parkuj i Jedź" i jest potrzebne wydzielenie gruntów kolejowych pod takie przedsięwzięcie, to co, wtedy nie, bo nie wolno? Tak? Bo to nie będzie ułatwienie współpracy z samorządem? Mamy chyba tutaj jakieś takie niepotrzebne zacięcie, bo wie pan, ja pracowałam przez lata w samorządzie i było mnóstwo takich przypadków, że malutkie działki, które kolidowały z projektem drogi czy jakiegoś innego przedsięwzięcia, powodowały, że musiały być uruchamiane specjalne procedury, mapy kolejowe, oddzielne pozwolenia na budowę itd. To naprawdę nie służy temu, żeby realizować szybko i sprawnie inwestycje, tymczasem ja miałam wrażenie, że projekt tej ustawy właśnie temu ma służyć. Zaprzecza pan sam sobie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Przystępujemy do głosowania poprawek. Pan minister jeszcze? Naprawdę, ta dyskusja będzie się cały czas ciągnęła…

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Ale ubogaca nas.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę, ostatni głos i przechodzimy do głosowania.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Bardzo krótko. Po pierwsze, moja opinia czy zdanie dotyczące Mieszkania+ w relacji PKP S.A. dotyczy tylko tego fragmentu. Nie dotyczy współpracy Mieszkania+ z samorządem czy innymi podmiotami. Dotyczy wyłącznie współpracy z PKP S.A., a więc ze spółką akcyjną, która gospodaruje swoim majątkiem w sposób opisany w Kodeksie spółek handlowych. To jest punkt pierwszy.

Punkt drugi. Ustawa o transporcie kolejowym, ustawa o komercjalizacji wskazuje metody i sposoby, w których samorząd za darmo, na przedsięwzięcia związane z węzłami multimodalnymi, na przedsięwzięcia związane z „Parkuj i Jedź", na przedsięwzięcia związane z przystankami autobusowymi, dworcami PKS czy jakimikolwiek innymi, również na przedsięwzięcia związane ze ścieżką rowerową, drogą publiczną, ma prawo występować, wnioskować do PKP S.A. o to, aby taki teren w trybie stosownego przepisu uzyskać za darmo. Ja takie decyzje przez ostatnie 3 lata z ogonkiem wielokrotnie podejmowałem, bo potem jest wniosek do ministra, minister decyduje i przekazuje taki teren do wykorzystania na cel transportowy za darmo. To jest opisane prawem i tu niczego nie zmieniamy. Ten przepis, o którym teraz dyskutujemy, w ogóle nie ma z tym związku. To jest końcowe wyjaśnienie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Przystępujemy do głosowania poprawki złożonej przez panią poseł Gill-Piątek. Kto z państwa jest za tą poprawką? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Proszę o wyniki.

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

11 głosów za, 13 głosów przeciw, 1 poseł wstrzymał się od głosu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Poprawka nie uzyskała akceptacji. Głosujemy poprawkę złożoną przez pana posła Mirosława Suchonia. Kto z państwa jest za przyjęciem tej poprawki? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Proszę o wyniki.

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

11 głosów za, 14 głosów przeciw, 1 poseł wstrzymał się od głosu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Poprawka nie uzyskała akceptacji Wysokiej Komisji. Czy są uwagi do art.4? Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, kilka uwag. W art. 4 w zmianie drugiej dotyczącej art. 18a w lit. b w ust. 4 mamy zmianę wykorzystania przekazanych linii kolejowych. Pytanie brzmi: zmiana czego? Wydaje się nam, że powinno być doprecyzowane, iż jest to zmiana sposobu wykorzystania przekazanych linii kolejowych. To jest pierwsza rzecz.

Druga uwaga dotyczy zmiany trzeciej, która dodaje rozdział 4d. W pierwszym artykule, tj. w art. 33w ust. 1, mamy zapis „w latach 2019–2024". W związku z tym, że ustawa wejdzie w życie w 2020 r. i biorąc również pod uwagę brzmienie ust. 2, gdzie mówi się o kwotach od 2020 r., proponujemy dokonać zmiany i zapisać w ust. 1, że chodzi o okres 2020–2024.

Kolejna uwaga dotyczy art. 33z, na następnej stronie. W ust. 1 i 2 odwołujemy się tam do art. 33w. Prośba o doprecyzowanie, że chodzi o art. 33w ust. 1, zarówno w ust. 1, jak i w ust. 2.

I ostatnia uwaga – w zmianie czwartej w art. 39, gdzie mamy nowe brzmienie ust. 1, na samym końcu użyte jest sformułowanie „z zastrzeżeniem ust. 2 i 3a". Zwracamy uwagę, że jesteśmy w jednej jednostce redakcyjnej, a więc generalnie takich zastrzeżeń

nie powinno się stosować, ale jeżeli już, to proponujemy albo „z uwzględnieniem ust. 2 i 3a", albo „z wyjątkiem ust. 2 i 3a". Pytanie do rządu: które rozwiązanie jest właściwsze? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Poproszę stroną rządową. Po odpowiedzi upoważnimy Biuro Legislacyjne do dokonania tych zmian.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Jeśli chodzi o poprawki redakcyjne, to nie ma problemu. Zgadzamy się i dziękujemy za ich wskazanie. Jeśli chodzi o art. 39 i tę zmianę dotyczącą kwestii zastrzeżeń lub wyjątków, to byśmy chcieli zaproponować taki zapis: w ust. 1 po wyrazach „ust. 2" dodaje się wyrazy „i 3a". Wtedy nie dokonywalibyśmy redakcji całej jednostki czy tego całego zdania, tylko pokażemy, co chcemy dopisać, a cała reszta pozostaje niezmieniona, tak jak jest w obecnie obowiązującym brzmieniu ustawy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy jest to do zaakceptowania przez Biuro Legislacyjne?

Legislator Mariusz Przerwa:

Tak.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Jeszcze pan do art. 4.

Prezes Pomorskiego Towarzystwa Miłośników Kolei Żelaznych Jarosław Lipiński:

Jarosław Lipiński, Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych. My zgłosiliśmy w procesie konsultacji publicznych poprawkę do art. 39d, który jest nowym artykułem. Proponujemy, żeby zapis był taki, iż oprócz działalności pożytku publicznego i wolontariatu zostało dopisane „lub posiadającej świadectwo bezpieczeństwa, lub certyfikat bezpieczeństwa, lub autoryzację bezpieczeństwa, o których mowa w art. 4 pkt 18, 18a i 18b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym".

Dlaczego? Dlatego, że to są kwestie przekazywania mienia dla organizacji pozarządowych, a nie wszystkie są OPP i taki zapis jest w art. 39b i 39c. Taka ciekawostka: w pkt 41 Ministerstwo Infrastruktury w odniesieniu do tej powyższej uwagi zapisało, że uwzględniono w aktualnej wersji projektu tę uwagę, ale nie znalazło się to jednak w tekście w rzeczywistości. Prosilibyśmy dla ujednolicenia zapisów dotyczących przekazywania mienia, aby uzupełnić ten przepis o proponowany tekst. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Jeszcze pan, proszę.

Prezes Piaseczyńsko-Grójeckiego Towarzystwa Kolei Wąskotorowej Piotr Nowicki:

Dzień dobry państwu, Piotr Nowicki, Kolejka Piaseczyńska i Klub Sympatyków Kolei we Wrocławiu. Również chciałem poruszyć kwestię art. 39d. Po pierwsze, bardzo dziękujemy, że on się pojawił. Wreszcie zarówno organizacje społeczne, jak i samorządy będą mogły dysponować obiektami infrastruktury kolejowej takimi, jak lokomotywownie, parowozownie, obrotnice, tory odstawcze itd. Chciałem tylko zwrócić uwagę na jedną rzecz. Mianowicie w art. 39d, proponowanym obecnie, zapis brzmi: „mienie PKP S.A. lub PLK S.A.", co wyklucza PKP Cargo i PKP Intercity, które są podmiotami, które przede wszystkim dysponują takimi obiektami, o wiele bardziej niż PKP S.A. i Polskie Linie Kolejowe.

W związku z tym być może któryś z posłów zechciałby przejąć taką poprawkę i zaproponować, aby ten artykuł miał takie samo brzmienie, początek tego artykułu, jak art. 39b, czyli „,mienie PKP S.A. lub mienie spółek, o których mowa w art. 14 ust. 1 i w art. 15 ust. 1". Spowoduje to, że zarówno Cargo, jak i Intercity będą mogły takie obiekty użyczać. Dziękuję uprzejmie.

Czy któryś z posłów zechciałby przejąć poprawkę?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Pani poseł.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

Chciałabym zgłosić poprawkę do art. 39 ust. 3a i dodać tam sformułowanie. Poprawka wygląda tak…

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Czy to jest powrót do rozpatrzonych już artykułów?

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

Ust. 3a brzmiałby następująco: „Grunty pozostałe po zlikwidowanych liniach kolejowych lub bocznicach kolejowych wraz z zabudowaną infrastrukturą mogą być przekazane w użyczenie jednostkom samorządu terytorialnego na cele transportowe związane z transportem szynowym – to są te dodane wyrazy: związane z transportem szynowym – za zgodą ministra właściwego do spraw transportu wyrażoną w drodze decyzji”.

Uzasadnienie jest proste. O ile same cele transportowe mogą być rozumiane szeroko, wydaje mi się, że warto, żeby ta infrastruktura była wykorzystywana właśnie na transport szynowy, który może być tez różnorako rozumiany, ale...

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Nie wiem. Chciałbym to zobaczyć. Czy można to zobaczyć?

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

Proszę o przyjęcie tej poprawki.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Można ją obejrzeć?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy możemy otrzymać treść tej poprawki?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Czy można poprosić również o skserowanie wszystkich następnych poprawek? Będzie nam łatwiej. Szybciej to pójdzie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Ogłaszam 3 minuty przerwy i proszę wszystkich posłów, którzy mają poprawki, o przedstawienie ich sekretariatowi Komisji w celu powielenia i dostarczenia posłom oraz przedstawicielom rządu, tak abyśmy mogli pracować już na konkretnych rozwiązaniach.

Proszę, panie pośle.

Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):

Dwa podmioty społeczne przedstawiały swoje propozycje, więc dobrze gdyby też je dostarczyły, bo może pan minister je przejmie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Musi je ewentualnie przejąć któryś z posłów.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Zapraszam państwa w takim razie do siebie. Mogę przejąć te poprawki.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Zarządzam przerwę, 3–4 minuty, aż panie i panowie posłowie dostarczą poprawki.

[Po przerwie]

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Wznawiam obrady. Czy wszystkie poprawki zostały już dostarczone? Została jeszcze jedna. Chwilę na nią zaczekamy, ale możemy już przystąpić do rozpatrzenia poprawki do art. 4, zgłoszonej przez panią poseł Matysiak. Poprawka została państwu dostarczona. Czy strona rządowa otrzymała poprawki?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Tak.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jakie jest stanowisko rządu w tym zakresie?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Rozumiem, że rozmawiamy o poprawce, która przewiduje dodanie wyrazów „związane z transportem szynowym".

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak jest.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Celem ustawy jest utrzymanie korytarzy. W zakresie porozumień zawieranych w ramach umów użyczeń czy innego nienazwanego sposobu komunikowania pomiędzy właścicielem terenu a podmiotem samorządowym, który chce gospodarować, na cele transportowe nie chcemy ograniczać się do kwestii związanych z transportem szynowym. Nie widzę powodu, dla którego nie można by się umówić z samorządem, że jeżeli on ma taką potrzebę i widzi konieczność, żeby w korytarzu zorganizować inną funkcję transportową…

Oczywiście z zapisem w umowie, że jeżeli powraca transport kolejowy, to będzie on miał priorytet i pierwszeństwo na określonych zasadach, w określonym czasie i w określony sposób. Wiele samorządów zwraca się o różne… Popularne są ścieżki rowerowe, fragmenty dróg czy tego typu kwestie, „Park and Ride" itd. Nie widzę powodu, dla którego mielibyśmy się na to nie zgodzić, jeżeli nie ma w perspektywie opisanej czasem i harmonogramem planu przywrócenia danej linii kolejowej, danego korytarza do transportu kolejowego wprost, żeby na ten czas, na czas umowy użyczenia, inne pożyteczne zagospodarowanie nie mogło być zorganizowane. Oczywiście rozsądnie, z uwzględnieniem interesów, okoliczności itd. Stąd nie widzę powodu, żeby to zawęzić.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę bardzo, ostatni głos.

Prezes Fundacji ProKolej Jakub Majewski:

Jakub Majewski, Fundacja ProKolej. Ja króciutko, bo historia tego przepisu, nie wiem, czy państwo macie świadomość… W poprzedniej kadencji Sejmu, mimo że mieliśmy dokładnie taka samą sytuację w ministerstwie, usunęliśmy przepis dający ministrowi prawo weta przy likwidacji linii kolejowej. Kosztowało nas to likwidację w Polsce kilkuset, może niedużych, ale setek linii kolejowych. Bardzo dobrze, że to wraca. Wydaje mi się, że to był zły pomysł, aby oddać zarządcom infrastruktury swobodę w likwidowaniu linii kolejowych, bo oni skrzętnie tę możliwość wykorzystali i zlikwidowali parę linii kolejowych, nie pytając ministra.

W tej chwili ten przepis likwiduje lukę prawną. Natomiast zaproponowane brzmienie, żeby to było przeznaczane jednak na transport kolejowy, chroni nas jednak przed tym, żeby samorządy na przykład nie przejmowały linii kolejowych na ścieżki rowerowe. W moim odczuciu to nie jest do końca funkcja transportowa, tylko jakaś... na terenach położonych gdzieś bardziej peryferyjnie – o charakterze turystycznym czy rekreacyjnym. Tłumaczenie ludziom, że zamiast pociągiem będą jeździć rowerem, jest jednak w moim odczuciu nieco niepoważne.

Z kolei brzmienie mówiące o transporcie szynowym trwale by nam ten teren rezerwowało, bo nawet jeżeli te tereny dzisiaj nie będą wykorzystywane w bieżącej eksploatacji kolejowej, to łatwo bez przechodzenia pełnej procedury środowiskowej – i to jest niezwykle ważne – przywrócić je do życia. Mamy taki przypadek. W niedzielę wróciła kolej do Bielawy po 40 latach. Dlaczego wróciła do Bielawy? Dlatego, że tam formalnie cały czas była linia kolejowa. Gdybyśmy mieli na pasie gruntu zbudować kolej od początku, czyli przejść pełną procedurę oceny oddziaływania na środowisko, pozwoleń na budowę, budowę ekranów, przejść dla zwierząt itd., żaden pociąg do żadnej Bielawy by nie pojechał. To się udało wyłącznie dlatego, że była to inwestycja realizowana na zgłoszenie, bo w sensie prawnym była tam linia kolejowa, mimo że od 40 lat tamtędy pociągi nie kursowały. W związku z czym cele szynowe rezerwują nam ten teren na funkcję kolejową. Cele transportowe tego terenu nam nie rezerwują. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Przystępujemy do rozpatrzenia…

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze, myślę, że wszyscy mają już ugruntowany pogląd odnośnie do tej poprawki.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Krótko.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze, proszę bardzo krótko.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Z przyjemnością, bardzo krótko. Proponuję odróżnić likwidację wyeksploatowanej infrastruktury kolejowej, która i tak przy jej odtwarzaniu nikomu się do niczego nie przyda, od likwidacji linii kolejowej. Proszę pana prezesa o wskazanie decyzji zarządcy infrastruktury, który zlikwidował linię kolejową, powiedzmy od 2016 r. Jak się zmieniło, to już taka decyzja nie była potrzebna. Proszę jednak wskazać taką decyzję i wtedy będzie można mówić o kwestiach związanych z likwidacją linii kolejowej.

Cały czas podkreślam – rozróżniajmy demontaż torów, które mają 60 lat i są wyeksploatowane, na określony parametr, i przerwanie korytarza nieruchomości. To trzeba rozróżniać. Dlatego m.in. – nie pamiętam, czy w przypadku Bielawy miało to miejsce – ale uchylaliśmy decyzję likwidacyjną, żeby móc skorzystać z dobrodziejstwa, które opisał pan prezes w swoim wystąpieniu, czyli żeby móc realizować prace na zgłoszenie. Ale tam, zakładam, nie zostały przecież użyte tory i szyny sprzed 42 lat, żeby odtworzyć ruch, tylko wykonane zostały pewne zabiegi modernizacyjne, rewitalizacyjne, tak to nazwijmy dokładnie, które pozwoliły, żeby ten pociąg przejechał i będzie jeździł z sukcesem przez wiele lat. Te dwie rzeczy trzeba odróżnić.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję, panie ministrze. Przystępujemy do głosowania i rozpatrzenia poprawki zgłoszonej przez panią poseł Paulinę Matysiak. Chodzi o zmianę w art. 4 pkt 4, dotyczącą transportu szynowego. Kto jest za przyjęciem tej poprawki? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

5 głosów za, 15 przeciw, 0 wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Poprawka została odrzucona. Do art. 4 mamy jeszcze jedną poprawkę. Jest to poprawka przejęta przez pana posła Suchonia, zaprezentowana przez Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych. Myślę, że wszyscy mamy świadomość, nad czym będziemy głosowali, więc nie będziemy chyba ponownie rozpoczynać dyskusji.

Kto z państwa jest… Pan minister już wyraził swoje stanowisko. Chce pan jeszcze zabrać głos? Proszę.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Postaram się krótko. Odbyliśmy krótką dyskusję kuluarową i chyba naprawdę nastąpiło pewne nieporozumienie dotyczące tego, że w logice pomorskiego towarzystwa jest odformalizowanie kwestii związanych z organizacją pożytku publicznego, a nie zacieśnianie przy pomocy certyfikatów bezpieczeństwa. Stąd też nie mogę przyjąć tej poprawki jako zasadnej.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Przystępujemy do głosowania.

Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):

Chciałbym wyjaśnić, czy – jak sugeruje pan minister – kiedy jest organizacja pożytku publicznego, to już nie musi ona się posługiwać certyfikatem, żeby wystąpić w roli tego, który będzie daną linię przejmował?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

W przypadku tego mienia, bo artykuł nie dotyczy pojazdu.

Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):

W porządku.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Przystępujemy do głosowania. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem tej poprawki? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał od głosu? Poproszę wyniki.

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

5 głosów za, 16 przeciw.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Poprawka została odrzucona. Czy są uwagi do art. 5?

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Panie przewodniczący, jest jeszcze jedna poprawka w art. 4. Dotyczy uspójnienia. Była ona też już zaprezentowana przez…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Przepraszam, panie pośle, bowiem nie mam… Przepraszam, jest.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

W formie rozbudowanej na piśmie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Zgadza się. Jest na drugiej stronie.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Przedstawiał ją pan prezes Piaseczyńsko-Grójeckiej Kolei Wąskotorowej. Chodzi o uspójnienie zapisu projektowanego art. 39d z obowiązującym, bodajże w art. 38, zapisem dotyczącym mienia nie tylko PKP i PLK, ale też innych spółek, bo de facto, jak powiedział pan prezes, to te spółki dysponują w znacznie większym zakresie tym mieniem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy możemy przejść do głosowania? Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem tej poprawki? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

5 głosów za, 14 przeciw, 1 poseł wstrzymał się od głosu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Poprawka została odrzucona. Czy są uwagi do art. 5? Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Dziękuję. Szanowni państwo zgodnie ze zmianą art. 3 ust. 9 przewidywane są nowe cele, na które mogą być wydatkowane środki funduszu. Z tą zmianą wiążą się zmiany zaproponowane w art. 11a. To są korekty odesłań, natomiast sam art. 5, dotyczący zmian w ustawie o Funduszu Kolejowym ma zgodnie z intencją wnioskodawców wejść w życie w 2021 r. Biuro Legislacyjne chciałoby zwrócić uwagę, że jeżeli intencją jest wypłata, przekazanie tych środków i wydatkowanie ich na nowe cele już w 2021 r., to wobec braku odpowiednich przepisów przejściowych, a w tej ustawie takich przepisów nie ma, może dojść do problemu związanego z odpowiednim stosowaniem art. 11a po zmianach.

Art. 11a aktualnie mówi m.in. o terminach, których należy dochować, wnioskując o odpowiednie środki i ich przeznaczenie na określone cele. Mamy tam m.in. termin do 15 marca dla ministra właściwego do spraw transportu na pisemne poinformowanie województw, a kolejne ustępy mówią o kolejnych terminach. Natomiast zawsze to są terminy, które mówią o roku poprzedzającym dany rok budżetowy. W związku z tym, że te przepisy mają wejść w życie w 2021 r., to teoretycznie już w 2020 r. powinny mieć zasto-

sowanie przepisy proceduralne, a nie będą mogły mieć zastosowania, bo – jak powiedziałem wcześniej – brak jest przepisów przejściowych.

Pytanie do wnioskodawców, czy zastanawiali się państwo nad rozwiązaniem tego problemu?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. Mam następujące stanowisko w tej sprawie. Oczywiście przemyślenia w tym zakresie były, ale Fundusz Kolejowy jest opisany do końca 2020 r., tam są kwoty, limit itd. Do końca tego roku samorządy mają możliwość korzystania w ramach działań, które są teraz podejmowane, mają limity związane z tymi działaniami związanymi z dofinansowaniem taboru, modernizacją, naprawami.

Żeby od 2021 r. dalej funkcjonował taki program, to musi ulec zmianie ustawa o Funduszu Kolejowym i takie działanie w roku przyszłym będzie podejmowane. Minister właściwy do spraw transportu, jako dysponent Funduszu Kolejowego, może podejmować decyzje wtedy, kiedy ma zalimitowane. Jak będziemy mieli zalimitowany Fundusz Kolejowy, to niezależnie od tego, czy będzie ten przepis przejściowy, czy nie, minister będzie mógł takie decyzje podejmować. Ta zmiana łączy się z kwestią styków i tworzy mechanizm zachęty do tego, aby sieciować połączenia kolejowe w taki sposób, żeby wykluczyć ten moment, w którym nie może dojść do porozumienia pomiędzy dwoma organizatorami transportu regionalnego i w związku z tym pociągi nie jeżdżą do stacji, w których można dokonać przesiadki, tylko do najbliższej. To się łączy z elementem, który też jest dalej opisany, parametrem 30 km.

Podsumowując, nie widzę potrzeby przepisu przejściowego w tym zakresie, jeśli chodzi o tę kwestię. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy są uwagi do art. 6? Proszę.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Lewica):

W art. 6 chodzi o pkt 1 dotyczący zmian w art. 4 ust. 1 pkt 25, w którym wnioskujemy, zgodnie z przekazaną pisemną poprawką, razem z panią poseł Pauliną Matysiak o wykreślenie tego 30-kilometrowego limitu, jaki za granicę województwa ten projekt wprowadza.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Poprawka została dostarczona posłom i stronie rządowej.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Lewica):

Powiem na przykładzie mojego województwa. Jest taka linia pomiędzy Radomiem a Tomaszowem Mazowieckim, która jest w tej chwili nieczynna. Pociąg z Radomia dojeżdża tylko do Drzewicy, kilkutysięcznej miejscowości położonej tuż za granicą województwa. Z Drzewicy do Tomaszowa już jeździć nie może i nie będzie mógł, zgodnie z tym 30-kilometrowym ograniczeniem. Między Drzewicą a Tomaszowem znajdują się na przykład wsie Radzice Duże i Radzice Małe, w których właściwie pozostały same stare osoby, którymi trzeba się opiekować, a ich rodziny nie mają po prostu jak dojechać, dlatego że nie ma tam praktycznie innego transportu niż ta nieczynna linia kolejowa. Jak ktoś nie ma samochodu, to ani z Opoczna, ani z Tomaszowa tam nie dojedzie. Pewnie takich przypadków jest w Polsce mnóstwo. Dlatego wnosimy do pana ministra o zgodę, żeby pan pozwolił wykreślić ten zapis i uznał tę poprawkę za zasadną, a państwa prosimy o przychylenie się do tego postulatu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Celem tego przepisu jest, aby organizator transportu regionalnego mógł bez zgody swojego sąsiada, bez porozumienia ze swoim sąsiadem dojechać do stacji w odległości 30 km

od granicy. I to jest cel tego przepisu. To nie jest tak, że my w jakikolwiek sposób zabraniamy pojechać dalej, tylko samorządy zgłaszały, a w zasadzie skarbnicy zgłaszali uwagę, że mają oni pewien kłopot z poruszaniem się poza ten parametr, nawet na podstawie porozumienia pomiędzy dwoma samorządami zajmującymi się transportem kolejowym. My dajemy taką szansę, choć ja uważam, że na podstawie porozumienia i tak można się przemieszczać. Ten problem, który pani poseł wskazała, przy pomocy parametru 30 km jest zabezpieczony. Będzie można bez zgody pojechać za granicę województwa, a w uzgodnieniu to można sobie wyobrazić, że kolej łódzka pojedzie do kolei mazowieckiej jakkolwiek, jak to sobie uzgodnią w ramach dobrego sieciowania.

Zwracam też uwagę na aspekt, że zadanie po tytułem transport regionalny to jest zadanie samorządu terytorialnego szczebla wojewódzkiego. Nie chciałbym zbyt daleko wkraczać, bo stacja węzłowa czasami jest blisko granicy, czasami jest dalej od granicy, a czasami jest pod granicą jeszcze następnego województwa, w zależności od tego, jak na to się patrzy, jaki jest konkretny przypadek. Ten 30-kilometrowy pas jest zobiektywizowany. Nie chciałbym nadmiernie wkraczać w politykę wojewódzką marszałka i zarządu województwa w zakresie organizowania transportu regionalnego. Dlatego uznaliśmy, że parametr 30 km na ten moment jest takim właśnie nienadmiernym zaingerowaniem w tę politykę. 30 km to nie jest daleko. Jeżeli samorządy albo inne zainteresowane grupy, już po analizie nowej rzeczywistości, bo ustawa będzie uchwalona, powiedzą i wykażą, że przepis ogranicza jakieś połączenia, choć nie bardzo jestem w stanie to sobie wyobrazić, to jesteśmy gotowi na dyskusję, taką ewaluacyjną, do tego przepisu i go… To nie jest dla nas dogmat, który jest nienaruszalny, ale na ten moment prosiłbym o niezgłaszanie poprawki, pozwolenie na zaistnienie tego przepisu, a potem na jego krytyczną lub pozytywną weryfikację i w zależności od jej wyników ewentualną zmianę tej normy, ale dopiero na późniejszym etapie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pani poseł.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Lewica):

Dobrze, panie ministrze. W takim razie wycofujemy tę poprawkę, natomiast ja trzymam za słowo, że jeżeli okaże się, że to ogranicza, a czasami samorządy województw nie mogą się ze sobą dogadać niestety, to wówczas nie będzie kłopotu z powrotem do tej kwestii. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

W takim razie nie ma tej poprawki. Dziękuję. Czy są inne wnioski do art. 6?

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Tak, panie przewodniczący, jest poprawka. Chodzi mi także o art. 4 ust. 1 pkt 25. Proponujemy rozszerzenie, panie ministrze…

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie pośle, nie mamy tej poprawki.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Jest, panie pośle. Poprawka nr 5 na pewno została przekazana na wydruku komputerowym. Być może była drukowana dwustronnie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jest, rzeczywiście. Proszę zwięźle ją przedstawić.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Mówiąc zwięźle, proponujemy rozszerzenie definicji o przewozy do najbliższej stacji węzłowej położonej dalej niż 30 km od granicy województwa. Przepraszam za bezpośredniość, panie ministrze, ale to jest takie podejście: przyjmiemy i zobaczymy, ile połączeń zostanie zlikwidowanych, bo de facto do tego może prowadzić zaproponowany przepis w pierwotnej wersji.

Komunikacja ma to do siebie, że musi wynikać, musi być funkcją jakiegoś logicznego planowania transportu. Trudno planować transport kolejowy w oderwaniu od stacji

węzłowych, więc to 30 km czy najbliższa stacja to takie obszary, które chyba się nie sprawdzały, a przynajmniej najbliższa stacja. Jeżeli mówimy, że nadal w Polsce poważnym problemem jest problem wykluczenia komunikacyjnego, to znaczy, że m.in. ten przepis jest nieodpowiedni, ponieważ nie skutkuje likwidacją białych plam na mapie komunikacyjnej.

W związku z tym nie powinniśmy zawężać, tylko wręcz przeciwnie, powinniśmy dać możliwość tym województwom, które chcą wykonywać przewozy, żeby te przewozy wykonywały. W związku z tym bardzo proszę o przyjęcie tej logiki i podejście od strony pasażera, czyli połączeń komunikacyjnych, które umożliwiają przesiadki oraz podróżowanie oparte na węzłach komunikacyjnych. Proszę o przyjęcie poprawki, która wprowadza do tej definicji możliwość tworzenia przewozów bez porozumienia pomiędzy węzłami komunikacyjnymi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Prosiłbym o zwięzłe ustosunkowanie się przez pana ministra do tej poprawki.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Podtrzymuję to, co powiedziałem wcześniej, bo to wyczerpuje temat. Dodatkowo chciałem zwrócić uwagę, że nie likwidujemy żadnych połączeń, panie pośle, tylko poszerzamy możliwość jeżdżenia bez porozumienia. Czyli można wprost powiedzieć, że poszerzamy możliwość generowania połączeń. W tej chwili można pojechać do pierwszej stacji za granicą i wiemy, że to jest zwykle bliżej niż 30 km. Prosiłbym więc, żeby chociaż w takim prostym elemencie nie wprowadzać w błąd opinii publicznej, że my likwidujemy jakieś połączenia.

Dla mnie jest to szczególnie bolesne ze względu na to, że jestem pełnomocnikiem rządu do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu i z całą pewnością te problemy leżą mi głęboko na sercu. W związku z tym żaden przepis generowany przeze mnie i moich współpracowników w tym zakresie nie ma zamiaru likwidacji połączeń. Jeżeli poszerzamy strefę bez porozumienia, to jak można powiedzieć, że będziemy likwidować połączenia? Jeśli one są i jeśli ten pociąg jedzie do stacji węzłowej, która jest poza 30. kilometrem, to znaczy, że jest to uzgodnione pomiędzy organizatorami transportu zbiorowego. Z przepisu, który w tej chwili jest omawiany, nie wynika, że należy to połączenie zlikwidować. Chciałbym, żeby to wyraźnie wybrzmiało.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Przystępujemy do rozpatrzenia tej poprawki. Kto jest za przyjęciem poprawki zgłoszonej przez pana posła Suchonia? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

6 głosów za, 15 przeciw, zero wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję, poprawka nie uzyskała akceptacji. Czy są uwagi do art. 7? Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Panie przewodniczący, na etapie analizy projektu naszły nas pewne wątpliwości dotyczące brzmienia ust. 2. Te wątpliwości na etapie konsultacji i uzgodnień ze stroną rządową staraliśmy się rozwiać. Pojawiła się propozycja nadania nowego brzmienia ust. 2, tak aby nasze wątpliwości ten nowy przepis sanował.

Pozwolę sobie go przeczytać: „W przypadku gdy w postępowaniu, o którym mowa w ust. 1, przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy została wydana decyzja o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu na wniosek inwestora, do tego postępowania stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą”. Rozstrzygamy, że chodzi o postępowania z ust. 1 i że decyzje zostały wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy. Prosilibyśmy wnioskodawców o potwierdzenie, że to jest brzmienie, które ich satysfakcjonuje. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Tak.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Upoważniamy zatem Biuro Legislacyjne do wprowadzenia tej zmiany. Czy są uwagi do art. 8? Nie widzę, Czy są uwagi do art. 9? Nie widzę. Czy są uwagi do art. 10? Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Mamy pewne wątpliwości dotyczące ust. 1. Czy rzeczywiście konieczne jest sformułowanie: „i do wykorzystywania tych czynności zostali dopuszczeni na zasadach dotychczasowych"? Jak się wydaje, na innych zasadach niż dotychczasowe ci pracownicy nie mogli być dopuszczani.

I kwestia druga – kwestia posiadania orzeczeń lekarskich. Kiedy muszą je posiadać? Jak rozumiemy, w dniu wejścia w życie nowelizacji, tak? To jednak nie wynika bezpośrednio z przepisu i dlatego ewentualnie prosilibyśmy o korektę ust. 1 w tych dwóch kwestiach.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy pan minister chce się do tego odnieść? Nie widzę. Czy są inne uwagi do art. 10? Nie widzę. Czy są uwagi do art. 11? Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Dziękuję. Uwaga będzie sformułowana do art. 11 i 17. To są przepisy utrzymujące w mocy dotychczasowe akty wykonawcze. W pierwszej kolejności zaproponujemy przeniesienie art. 17 do art. 11 jako oddzielny ustęp, w związku z czym art. 11 będzie dwuustępowy. Aktualnemu art. 11, jeszcze bezustępowemu, proponujemy nadać nowe brzmienie. Dojdzie do korekty pewnych legislacyjnych ułomności tego przepisu.

Proponujemy takie brzmienie: „Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 22d ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 22d ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1 – i tutaj ważne – jednak nie dłużej niż przez 9 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy – 9 miesięcy zostało już zaproponowane w projekcie – i mogą być zmieniane – ważne dookreślenie – na podstawie przepisów dotychczasowych". Na etapie konsultacji wnioskodawcy stwierdzili, że te przepisy będą zmieniane na podstawie przepisów dotychczasowych, tak żeby nie było żadnych wątpliwości interpretacyjnych, czy do ich zmiany będą stosowane przepisy nowe, czy dotychczasowe.

Pozwolę sobie również od razu przeczytać nowe brzmienie starego art. 17, który będzie teraz ust. 2 w art. 11 wyglądał tak: „Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 13 ust. 6 ustawy zmienianej w art. 6 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 13 ust. 6 ustawy zmienianej w art. 6 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez 9 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, i mogą być zmieniane na podstawie przepisów dotychczasowych". Pojawiło się dookreślenie „przez 9 miesięcy", którego wcześniej brakowało. Zasady techniki prawodawczej wymagają, żeby wskazywać, na jaki termin jest utrzymany akt w mocy. To była propozycja ministerstwa, żeby było to właśnie 9 miesięcy. Mamy również dookreślenie, że będą zmieniane „na podstawie przepisów dotychczasowych". Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jest zgoda strony rządowej. Czy są uwagi…

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Przepraszam, jeśli można, to jeszcze pan dyrektor tytułem uzupełnienia.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę.

Zastępca dyrektora Departamentu Prawnego MI Grzegorz Kuzka:

Grzegorz Kuzka, zastępca dyrektora Departamentu Prawnego. W przypadku dodawanego ust. 2, dotyczącego przepisów wykonawczych wydawanych na podstawie art. 13 ust. 6, uważamy, po konsultacji z Departamentem Kolejnictwa, iż ten okres powinien wynosić 12 miesięcy. To będzie czas wystarczający na przygotowanie nowego rozporządzenia. Nasza propozycja zatem brzmi: „nie dłużej niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy".

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Upoważniamy Biuro Legislacyjne do dokonania takiej korekty. Czy są uwagi do art. 12? Nie widzę. Czy są uwagi do art. 13? Nie widzę. Czy są uwagi do art. 14? Nie widzę. Czy są uwagi do art. 15? Nie widzę. Czy są uwagi do art. 16? Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, proponujemy tu doprecyzowanie następującej treści, przeczytam cały ust. 1: „Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 9 ustawy zmienianej w art. 6, uchwalone albo ustalone na podstawie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 13 ust. 6 ustawy zmienianej w art. 6 przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność". Prosimy o przyjęcie takiej zmiany.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jest zgoda strony rządowej. Proszę biuro o wprowadzenie tej zmiany. Art. 17 jest już w tym momencie bezprzedmiotowy. Art. 18 staje się teraz art. 17 w związku z wcześniej wprowadzoną do art. 11 zmianą.

Przystępujemy do rozpatrzenia całości projektu ustawy. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem projektu ustawy? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

15 głosów za, 1 głos przeciw, 3 posłów wstrzymało się od głosu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Stwierdzam, że projekt ustawy został przyjęty przez Komisję. Musimy jeszcze dokonać wyboru sprawozdawcy Komisji. Proszę, pan poseł Król.

Poseł Piotr Król (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chciałbym zaproponować, aby sprawozdawcą Komisji był nestor polskiego parlamentaryzmu pan poseł Jerzy Polaczek.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy są jakieś inne zgłoszenia kandydatów? Nie widzę. Przez aklamację przedstawicielem Komisji będzie pan przewodniczący Polaczek. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia. Zamykam obrady.